

早稲田商学第 433 号
2012 年 9 月

海上保険における直接損害てん補の 原則について

——海上保険における損害と被保険利益の関係——

中 出 哲

1. はじめに

わが国の海上保険の研究書において、海上保険契約における損害てん補の範囲を説明する際に言及される基本的原則に、「直接損害てん補の原則」がある。この原則は、損害保険においてしばしば言及される「損害てん補原則」⁽¹⁾とは区別されるもので、海上保険の領域において言及される原則である。

わが国の海上保険理論においては、船舶や貨物などの保険の目的物に事故が発生することによって被保険者に生じるさまざまな種類の損害のうち、保険につけられた被保険利益そのものに生じた（正確に言えば、その概念に含まれていた）損害を「直接損害」、それ以外の被保険利益について当該被保険者が被った損害を「間接損害」として、海上保険でてん補対象とする損害は直接損害とすることを原則とし、その例外事象として、直接損害であつてもてん補の対象としない事象（小損害免責⁽²⁾）や、間接損害といえるが法律および契約におい

(1) 保険学および保険法学においてしばしば言及される「損害てん補原則」については、拙稿「「損害てん補原則」とは何か」大谷孝一博士古稀記念『保険学保険法学の課題と展望』（成文堂、2011年）423頁参照。

(2) 商法830条。

ててん補の対象とする事象（共同海損分担額支払い責任⁽³⁾、損害防止費用⁽⁴⁾、損害調査費用⁽⁵⁾、貨物の継搬費用⁽⁶⁾および衝突損害賠償金⁽⁷⁾）が存在することが説明されている。この考えは、「直接損害てん補の原則」と称されている⁽⁸⁾。

直接損害てん補の原則は、わが国の海上保険の研究書においてはほぼ必ずと言ってよいほど言及されている基本原則であるにもかかわらず、陸上保険の領域においては言及されない。それはなぜなのだろうか。その違いは、海上保険と陸上保険の相違から生じているのだろうか。また、海上保険取引において重要なイギリスにおいても、その文献をみる限りは、わが国の学説に対応する原則は示されていない⁽⁹⁾。このような素朴な疑問からスタートして、本稿では、この原則の意義を検討し、そのなかで海上保険における損害てん補の特徴、損

(3) 商法817条。

(4) 保険法23条1項2号。

(5) 保険法23条1項1号。

(6) 貨物海上保険約款において支払対象として取り込まれている。なお、商法では、委付事由の1つとして、船舶の修繕不能が掲げられている（833条3号、ただし、835条により、船長が遅滞なく代船によって運送を継続した場合は除かれている。）。

(7) 船舶保険の契約上、支払いの対象として取り込まれているもの。商法に規定はない。

(8) 最近の著作として、松島恵『海上保険論〔改訂第8版〕』（損害保険事業総合研究所、2001年）282頁以下、今泉敬忠・大谷孝一『海上保険法概論〔第三版〕』（損害保険事業総合研究所、2010年）175頁以下、木村栄一・大谷孝一・落合誠一編『海上保険の理論と実務』（弘文堂、2011年）237頁、361頁。これらの著作は、ここで取り上げる論点について、従来からの海上保険の理論を踏襲するものである。同趣旨の理解として主要なものを挙げると、加藤由作『海上損害論』（巖松堂、1935年）1頁以下、同『海上保険新講』（春秋社、1962年）183頁以下、勝呂弘『海上保険〔改訂新版〕』（春秋社、1955年）275頁以下、葛城照三『条解貨物海上保険普通約款論』（有斐閣、1959年）298頁、葛城照三『貨物海上保険普通約款論 付・運送保険普通約款論』（早稲田大学出版部、1971年）321頁、木村栄一『海上保険』（千倉書房、1978年）164頁、亀井利明『海上保険総論（改訂初版）』（成山堂、1979年）146頁、姉崎義史『損害填補原則と保険条件について』『創立六十周年記念損害保険論集』（損害保険事業総合研究所、1994年）941頁などがある。なお、てん補する対象を被保険利益について生じる損害という考え方は示しつつ、海上保険における損害てん補の範囲を説明するうえで直接損害てん補の原則という概念は利用していない場合も見られる（小町谷操三『海上保険法各論三 海商法要義下巻八』（岩波書店、1967年）1頁以下。）。

(9) イギリス法においては、直接損害と間接損害とを因果関係をもとに区別する用法は存在する。しかし、理論的に見た場合にそれは妥当でないとする主張として、加藤由作『英、米保険法における直接損害、間接損害の意義』『創立三十周年記念損害保険論集』（損害保険事業研究所、1965年）1頁以下。

害と被保険利益の関係について考察を進めていく⁽¹⁰⁾。

その目的に沿って、本稿では、最初に、直接損害てん補の原則についてその内容とそれに対する批判の内容を確認し、そこから、この原則は、損害と被保険利益の関係に関する原則であることを明らかにする（第2章）。続いて、損害と被保険利益の関係について一般的に考えられる関係を提示し（第3章）、そのうえで、海上保険の領域における損害の態様を分析する（第4章）。それらの考察から得られた損害と利益の関係に関する考え方をもとに、間接損害と称される各種損害を分析する（第5章）。これらの考察をもとに、海上保険における損害と利益の関係について試論を提示し、それが商法および保険法の条文と調和するかを検証する（第6章）。最後に、直接損害てん補の原則の考察から得られた示唆をもとに、今後の保険契約理論研究に向けて問題を提起する（第7章）⁽¹¹⁾。

2. 直接損害てん補の原則とは何か

(1) 直接損害てん補の原則の意味

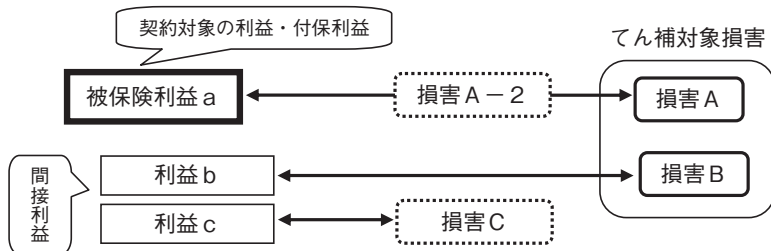
直接損害てん補の原則（本稿において本原則という場合は、これを指す。）の内容は、冒頭に示したとおりであるが、言い換えれば、保険者がてん補する対象は、保険契約において契約の対象（目的）とした被保険利益上に直接生じた損害に限り、それ以外において（またはそれ以外の被保険利益上に）発生した損害をてん補する場合には、法または契約による明示的な合意が必要である、という考えといえる。この原則の概念を明確化するために、その構造を図

(10) こうした理論問題は、観念的議論として実際上の重要性があるか疑問が持たれる場合があるかもしれないが、保険の自由化が進む中、新商品開発やその約款の策定に関係してくる基本的問題として実務上も重要である。また、わが国商法の海上保険に関する法規定の改正の要否やその内容を検討する上でも意義があると考えられる。

(11) なお、本稿は、比較法的手法から結論を導く方法はとっていないが、末尾記載のイギリスの文献から多くの示唆を受けている。

示してみたい。

〈図1〉 直接損害でん補の原則 概念図



〈概念図の解説〉

海上保険では、船舶や貨物等の保険の目的物について各種の被保険利益が存在する。それらのうち、船舶保険や貨物海上保険では、原則として、船舶や貨物の所有財産についての所有者利益（財産利益とも言い換えられる。図1の被保険利益 a）について保険を付けるものである。保険事故によって船舶や貨物には、いろいろな損害（A、A-2、B、C）が生じるが、保険でてん補するのは、被保険利益 a についての損害 A と A-2 とするのが原則であるが（商法816条）、少額の場合の例外的扱い（A-2）（商法830条）があり、また、間接損害であっても、法・約款によって特にてん補対象に含められているものもある（損害 B）（商法817条、保険法23条1項2号、同23条1項1号など）。損害 C は、保険で対象としていない利益 c 上の損害であり、法律・約款によって特にてん補対象とすることが規定されていないので、てん補対象外となるものである。

本原則は、保険契約に適用される保険法や海上保険契約に適用される商法に法文として示されている原則ではなく、また、普通保険約款等に明示的に定められているものでもない。本原則は、海上保険における損害でん補の範囲を体系的に説明するうえで利用されている理論上の概念といえる⁽¹²⁾。

なお、本原則が保険の経済的仕組みからみて合理的であることについては、以下の説明がある。すなわち、保険者は過去の経験と大数の観察から事故の発

(12) したがって、この原則は、法的な規範力を有するものとは考えにくく、理論体系上の基本的な考え方といってよいであろう。

生とそれによる損害を測定して保険料率を決めるが、直接損害だけでも予測が難しいなか、間接損害までを測定して契約することは不可能であり、そのため、本原則の考え方が保険制度において合理的である⁽¹³⁾、というものである。

(2) 本原則と商法規定の関係

本原則は、海上保険において利用されている原則であるから、海上保険契約に適用される商法規定との関係においていかに説明されるかが重要である。そこで、その点について確認しておく。

まず、商法は、海上保険契約について、「海上保険契約ハ航海ニ関スル事故ニ因リテ生スルコトアルヘキ損害ノ填補ヲ以テ其目的トス」(815条)と規定する。そして、海上保険者の損害てん補義務については、「保険者ハ本章又ハ保険契約ニ別段ノ定アル場合ヲ除ク外保険期間中保険ノ目的ニ付キ航海ニ関スル事故ニ因リテ生シタル一切ノ損害ヲ填補スル責ニ任ス」(816条)と規定している。

航海に関する事故によって保険の目的物について発生する損害は多種多様である。船舶や貨物などの財物自体の損害に加えて、その事故による収入の減少、追加費用の発生、賠償責任の発生、期待収益の喪失など、さまざまな損害が発生する。商法816条は、「一切ノ損害ヲ填補スル責ニ任ス」と規定することから、海上保険では、担保する事故（航海に関する事故）と因果関係があるあらゆる種類の損害をてん補することを原則としているようにも思われるが、学説は、このような字句通りの解釈は妥当でなく、この条文の趣旨は、契約において保険を付けた被保険利益に生じた損害のみを対象とすることが当然の前提であるとし、その解釈を導くのが直接損害てん補の原則である⁽¹⁴⁾。すなわち、本原則

(13) 葛城『貨物海上保険普通保険約款論』前掲注(8)321頁。

(14) なお、本条文は、損害てん補の範囲について記載した条文ではなく、対象とする保険事故の包括性を示した条文とする解釈がある。加藤由作博士は、商法816条の「一切ノ損害ヲ填補スル」という真意は「一切の海上危険を負担する」ことにあるとする（加藤『海上保険新講』前掲注(8) 60頁。

によって、保険者がてん補する対象は保険につけた被保険利益についての一切の損害であって、あらゆる種類の損害ではないということが導かれるのである。

(3) 直接損害・間接損害に係る他の用法

一方、商法816条にあたる条文は、損害保険一般について規定する旧商法及び保険法のいずれにも存在しなく、陸上保険の分野では、この原則を用いて損害てん補の範囲を理論的に説明する方法も採られていない。また、このような被保険利益に基づいて直接損害と間接損害に分けて損害を認識する方式も採られていない。

ただし、保険事故と損害との因果関係が直接か間接かを基準として、損害を直接損害と間接損害とに分ける用法は従前から見受けられる⁽¹⁵⁾。しかし、この因果関係を基準として直接損害と間接損害に分ける方法については、海上保険の研究者からは、少なくとも海上保険制度には適合しなく妥当でないとの主張がなされている⁽¹⁶⁾。その理由としては、海上保険では、例えば、船舶衝突の場合には、保険に付けた船舶の損傷のほか、相手船に対する損害賠償責任などが同時に発生し、因果関係から見た場合にはいずれも直接的な因果関係上の損害であり、船舶損傷と相手船に対する賠償責任のどちらも直接損害となって区別することができないため、因果関係の議論とは別の切り口で、直接損害と間接損害とを区別する必要があることが挙げられている⁽¹⁷⁾。

(4) 直接損害てん補の原則に対する批判

他方、直接損害てん補の原則に対する批判も存在する。例えば、保険で対象となっていない間接損害であっても法または約款で担保されている場合はてん

(15) 勝呂・前掲注(8)270頁。

(16) 勝呂・前掲注(8)270頁。

補されるとしていることについて、「付保されていない被保険利益に生じた損害をてん補するという命題自体は、はなはだ奇異なものであることは率直に認めなければならない」として、直接損害・間接損害という区分は、結局は、危険から直接に他の危険の媒介なしに生じた損害かどうかで区分する方式が妥当であるとする見解が示されている⁽¹⁸⁾。

この批判からわかるように、直接損害てん補の原則は、間接損害の扱いにおける整合性に難点が認められる。すなわち、上記批判が指摘するように、間接損害であるにも関わらずにてん補の対象とすると、損害と被保険利益を1対1の対応関係で説明する理論の根本が崩れてしまう。そこで、この原則の存在を支持する学説においても、例外事象については、損害てん補の範囲の拡大とみる説⁽¹⁹⁾（以下、本稿において「例外説」と称することとする。）と拡大された損害に対する被保険利益の設定とみる説⁽²⁰⁾（以下、本稿において「利益拡大説」と称することとする。）に分かれている⁽²¹⁾。

まず、例外説においては、商法で規定する損害防止費用、共同海損分担額支払い責任などについて、それらが間接損害に当たるとしつつもてん補の対象となることを法による例外として説明する。そのように考えることによって、被

(17) 勝呂・前掲注(8)270頁。なお、ロイズ保険証券様式に基づく船舶保険の保険証券のもとで衝突賠償金が支払われるかどうかが争われた事件（*De Vaux v. Salvador*）では、原告は、この賠償責任は海上保険で担保している海固有の危険（perils of the seas）によって生じた損害であることから保険でてん補されるべきであると主張したが、裁判所は、この損害は、海上危険の直接的、不可避的結果として発生した損害ではなく、国際法上の仲裁規定に基づいて生じた損害に他ならないから、支払いの対象にならないとの判決を下した。この判決の結果、船舶保険の普通保険約款部分では、賠償責任は支払われないことが確立し、実務界では、それをカバーする特別約款を作ることになった。この判決は、保険における損害てん補の範囲を、付けられている被保険利益の観点からでなく、因果関係の問題として説明したことは適切でないとして、わが国では批判されている（その批判として、勝呂・前掲注(8)391頁）。

(18) 横尾登米雄編集代表『保険辞典〔改訂新版〕』（保険研究所、1978年）623頁。

(19) 加藤由作「間接損害填補の理論 附・衝突損害賠償金填補条項の解釈問題」保険学雑誌417号（1962年）1頁以下。

(20) 見解の相違について、加藤・前掲注(9)2頁参照。勝呂・前掲注(8)379頁は、商法上の共同海損分担額の支払い責任を特則に基づく一種の責任保険が加えられているとみる。

(21) 例外説から利益拡大説への批判について、加藤「間接損害填補の理論」前掲注(9)2頁以降参照。

保険利益上の損害をてん補するという本原則とで矛盾は生じるが、例外事象とすることで、海上保険契約で契約の対象としている被保険利益の概念自体には変動は生じない。一方、利益拡大説においては、商法で規定される損害防止費用、共同海損分担額などの損害に対応する利益は、保険契約で対象とした被保険利益概念に含まれると考えることによって、その損害を直接損害として認識する。このように考えることによって、間接損害はてん補しないとする理論が維持されて、論理的一貫性を確保することが可能となる。その一方、契約で対象とする被保険利益の内容が、てん補範囲が拡大した部分について拡張されることになり、それを被保険利益概念からどのように説明するかが問題となる。

(5) 小括と問題提起

直接損害てん補の原則は、その名称からは、損害保険においててん補する対象損害についての損害の範囲を画する原則であるかのごとく印象を与えるが、本原則をめぐる議論を確認すれば、損害自体に関する概念上の要素や特徴などは全く利用されていないことがわかる。また、事故と損害との因果関係の要素も含まれていない⁽²²⁾。結局は、損害てん補の範囲の問題を被保険利益の概念を利用して、損害に対応する利益が保険に付けられているかどうか、すなわち被保険利益の問題として議論が展開されているのである。そして、本原則については、商法等における例外事象をいかに説明できるかを巡って学説に争いがあるが、その争いも、結局は、保険で対象としている被保険利益とは何かという問題が関係しているといえる。

本原則の存在を肯定する考え方においては、その説明に違い（本稿でいうところの例外説と利益拡大説）はあるが、いずれにも共通しているのは、損害で

⁽²²⁾ 因果関係をもとに、直接損害と間接損害に分ける用法があるが、これは原因と事故との因果関係の問題も含む議論であり、ここにいう直接損害てん補の原則における用法ではないことはすでに述べた。

ん補の範囲（いかなる種類の損害をてん補の対象とするかという問題）と被保険利益（いかなる利益を契約の目的としているか）とを直接連動させて理解していることである。それゆえ、てん補範囲の問題が被保険利益の問題となっているのである。さらに、損害を被保険利益上のマイナスとしてとらえることによって、損害と被保険利益とを一体的にとらえることにもつながっているといえる⁽²³⁾。

しかしながら、本原則の前提に存在するこのような考え方自体が妥当といえるか、本原則を評価するためには、その前提の是非についても考察する必要がある。そのような問題意識から、本稿では、以下に、損害と被保険利益の關係に着目しながら本原則について検討していく。

3. 損害と被保険利益の關係

(1) 直接損害てん補の原則における被保険利益と損害の關係

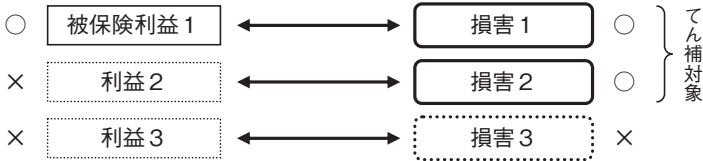
以下に、本原則に対する例外事象のうち、質的例外と称されている間接損害てん補のとらえ方に着目して⁽²⁴⁾、本原則における損害と被保険利益の關係を分析してみたい。

まず第1に、例外説は、間接損害てん補の例外事象を、被保険利益上の損害ではないから本来はてん補されないが、商法や約款規定によって損害てん補の範囲が拡大されたものとして説明する。ここにおける理解を図示すると、次のようになろう。

(23) 例えば、勝呂博士は、損害とは危険事故発生により利益の全部または一部が消滅したことをいい、それゆえ、損害と利益は理論上まさに表裏照応の觀念をなすと説明している（勝呂・前掲注(8)269頁）。他の海上保険学者においても同様の理解がみられる。

(24) 商法上の小損害免責についての例外規定は、てん補する損害の量的例外であり、学説に争いはなく、直接損害てん補の原則の存在自体に疑問を投げかける要素は含まれない。まさに例外事象といえる。

〈図2〉 例外説における損害と被保険利益の関係

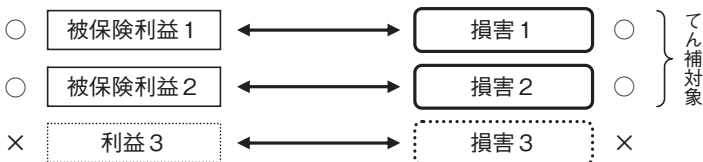


すなわち、この説では、てん補されるのは保険に付けた被保険利益上の損害（直接損害）に限られ、それ以外は、本来は間接損害として保険てん補の対象外となる。したがって、損害1は、保険に付けられた被保険利益上の損害なのでてん補されるが、損害2は、その利益が（保険に付けることは可能な利益である場合であっても）契約の対象となっていないので、間接損害としててん補対象外となるが、法や約款によって、例外として、損害てん補の対象となると理解するものである。

この説明では、損害てん補の原理を説明しているときには、損害のもととなる利益が契約の対象外となっていることからてん補されないという理論（図の利益3－損害3関係、すなわち×－×の関係）を示しつつ、例外としててん補対象とする場合が存在することで、図の利益2－損害2、すなわち×－○の関係のような不整合が生じることになる。

一方、利益拡大説の考え方を図示すると、次の図3となろう。

〈図3〉 利益拡大説における損害と被保険利益の関係



この説においては、商法でてん補の対象とすることを、その利益を保険契約で対象としているとみるので、○－○と×－×の関係が維持され、整合的とな

る。ただし、ここにおける被保険利益2をどのように理解するかという問題が指摘されている。すなわち、商法で例外として支払いの対象とする損害防止費用、共同海損分担額支払い責任などの損害のそれぞれに対応する利益が、海上保険契約の目的とする被保険利益自体として存在しているといえるかという点である。

これらの2つの説に対して筆者が感じる疑問は、損害と利益の関係である。両者の関係は、そもそもこのように1対1の対応関係でとらえるほかないのかという疑問である。直接損害てん補の原則をめぐる学説では、損害と利益が1対1の表裏の関係（損害を利益の減少とみる関係）になっていることを前提としているように理解されるが、対応関係はそれに限られるのだろうか。

そこで、以上の問題意識をもって、損害と利益にいかなる関係がありうるかを考えてみたい。

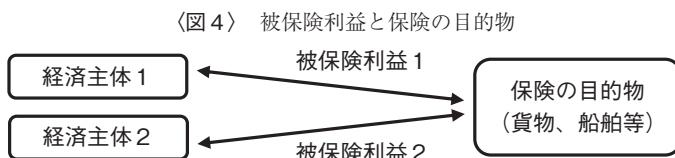
(2) 損害と利益との対応関係

損害と利益の関係を分析するにあたっては、被保険利益をどのように理解するかという問題がある。被保険利益の本質については学説の対立があるが⁽²⁵⁾、以下の議論では、保険事故が発生することにより被ることのあるべき経済的利益として理解して議論を進める⁽²⁶⁾。このような被保険利益は、同一の保険の目的物について複数の経済主体に認められる場合もあるので、その関係を図示す

(25) 被保険利益の概念に関する主な学説としては、保険の目的物に保険事故が発生することにより損害を受けるおそれのある利益とする学説、保険事故が発生しないときに被保険者の有する利益またはこれを具現化する貨財の価値とみる学説、保険の目的物に対して被保険者の有する利害関係とみる学説などがあるが、その概念は、被保険利益の概念をどのようにとらえるかによっても変わってくるので、その位置づけを巡る議論とも重なって複雑となっている。被保険利益を文字どおり保険契約の目的とみる立場からは、保険に付けられるものであるので具体的なものでなければならないことになるが、被保険利益を保険契約の適法性とその個別化のための必要な条件とする学説からは、保険の目的物に対して被保険者が有する利害関係として理解すればよいこととなる（大森忠夫『保険法〔補訂版〕』（有斐閣、1985年）67頁）。

(26) 山下友信『保険法』（有斐閣、2005年）247頁以下参照。

ると、〈図4〉となる。



保険の目的物に事故が生じた場合に損失を被る者は複数存在し得る。船舶の場合は、所有者と管理者が別法人である場合も多く存在し、それぞれ保険の目的物に対して利害関係を有し、損失を被る関係にあり、それらの利益関係は、いずれも保険に付けることができる被保険利益といえる。

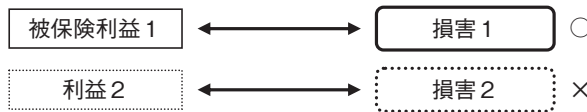
さて、このように保険の目的物に対して複数の経済主体がそれぞれ利益関係を有している場合があること⁽²⁷⁾を前提としたうえで、損害を種類ごとに分けた場合において、その損害とその前提に存在する利益との間でいかなる対応関係が認められるかを考えてみたい。

まず、利益と損害とを1対1対応の関係としてとらえる見方が考えられる。これを【類型1】と称しておく。直接損害てん補の原則においては、この類型1が前提になっているように考えられる。損害の種類ごとに異なる利益を認識し、その利益が保険に付けられてなければ、その利益上の損害はてん補されないという考え方である。この場合、損害と被保険利益は表裏一体の関係にあるといえ、損害とは、被保険利益上のマイナスとして認識される。経済主体は、保険の目的物に生じた事故によってさまざまな損害を受けることになるが、それは、経済主体が当該保険の目的物に対して種々の利益関係を有しているからであると理解することになる。それらの各種利益関係のうち、保険に付けることが可能なもの（a）と可能ではないものがあるが、保険に付けることが可能

⁽²⁷⁾ 例えば、船舶の運航に伴って第三者に対して負う賠償責任は、船主に生じるもの、管理者に生じるもののいずれも存在する。

な利益（ α ）のうち、当該保険契約で契約の目的とした利益（ β ）とそうでない利益が存在する²⁸⁾。図5における被保険利益1とは、付保された被保険利益を指し、図5の利益2は、付保可能な被保険利益で当該保険契約では対象とされていない利益またはそもそも付保可能ではない利益を指す²⁹⁾。

〈図5〉 類型1の概念図



なお、ここで注意しておきたい点として、図5において、被保険利益1と損害1は、保険の目的物の財産価値についての利益であれば、財産の価値下落を意味する損害は、その発現の態様にかかわらずにすべて損害1として考えるべきことである。たとえば、機械が破損した場合に、その修理費用、交換部品代、保管料等は、費目としては異なる場合でも、同じ範疇の損害としてとらえるべきである。ここにおける損害2に加え、損害3、損害4などとして並列的に位置づけられるものとしては、収益上の損失、責任の負担、各種費用支出などが考えられる。

このような損害と利益の対応関係を前提とした場合、損害の種類ごとに被保険利益を認識し、それぞれの被保険利益を独立の存在として、それぞれについて損害を認めて保険金を支払うことが可能となり、保険金額の制限も、損害（被保険利益）の種類ごとに認める考え方を導くことができる。すなわち、被保険

²⁸⁾ わが国の保険契約理論においては、これらの利益のうち、 α も β も被保険利益と呼んでいて概念上も区別していない。なお、ドイツでは、付保可能利益（versicherbares Interesse）と付保利益（versichertes Interesse）の概念の区別がある。藤岡康宏監訳『ヴァイヤース＝ヴァント 保険契約法』（原著書 Hans-Leo Weyers, Manfred Wandt, *Versicherungsvertragsrecht*, 3 Aufl., 2003）（成文堂、2007年）176頁以下参照。

²⁹⁾ 直接損害てん補の原則における説明のなかで、加藤博士は、付保利益という用語をしばしば利用している。これは、ドイツにおいて利用されている概念をもとにしたものといえる。

利益概念を利用して、多様な利益毎に別々に保険契約が成立することを導き、被保険利益が別であるから、それぞれについてその経済的評価額である保険価額⁽³⁰⁾を認識することも可能となる。ただし、保険価額概念は、費用支出や賠償責任発生の場合には当てはまらないので、所有者利益、収益利益、代償利益、希望利益など、積極利益と呼ばれる場合が該当する⁽³¹⁾。この考え方は、被保険利益に契約内容を確定させる機能を与えるもので、その点において有益性が認められる⁽³²⁾。

なお、この場合に、複数の種類の損害をてん補するという合意は、契約で種類の異なる複数の利益を保険契約の目的としているとみることになる。

このような【類型1】について、筆者が感じる疑問は、そもそも経済主体は保険の目的物について損害の種類ごとに異なる利益を保有しているとするのが妥当か、その場合のそれぞれの利益とは具体的に何を指すのか、という疑問である。

そこで、1つの利益状態から異なる種類の損害が発生するという考え方【類型2】〈図6〉を示してみたい。これは、同一の利益からいろいろな種類の損害が生じると考えるものである。なお、この場合には、保険契約において契約の目的とした被保険利益から種々の損害が発生することから、被保険利益が保

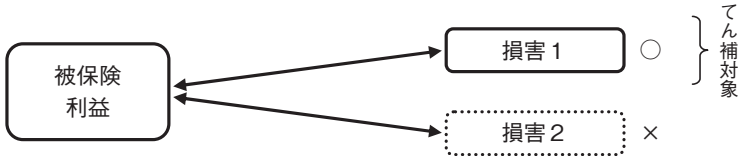
(30) 保険の契約理論においては、伝統的に、被保険利益の経済的評価額を保険価額と評している。ただし、保険法では、保険価額という用語は、保険の目的物の価額を指すものとして利用されている(9条)。ただし、この保険法の定義は、保険の目的物の価額をいうとしていて、物の所有者利益の保険の場合の表現となっている点で、定義として適切かについて疑問が示されている(木村『海上保険の理論と実務』前掲(8)118頁[大谷孝一]、また江頭憲治郎『商取引法 第6版』(弘文堂、2010年)426頁も参照)。

(31) これらの利益は、プラスの利益が事故によって減少し、その減少に対して損害を認識するものである。理論上は、保険価額概念が当てはまる。実際に、収益の保険などにおいては、実務上も保険価額概念が利用されている。

(32) 山下友信教授は、被保険利益の機能として、①損害保険契約を賭博から峻別するとともに、モラル・ハザードを抑止する機能、②損害保険契約における保険の目的や保険給付が何かを確定する機能、③その経済的評価をすることにより保険給付の額を決定することを可能とする機能を挙げている(山下・前掲注(25)249頁)。

険で対象となっていることだけでもって損害のてん補の範囲までを示すことはできない。損害てん補の範囲を画するための別の原則や取り決めが必要となる。

〈図6〉 類型2の概念図



この考え方では、損害1も損害2も、いずれも同一の被保険利益を前提として生じることから、被保険利益を用いて直接・間接を識別することはできない。そこで、直接損害てん補の原則における直接損害・間接損害という概念自体を否定することにつながる。

なお、類型2は、類型1を排斥するものではないので、次の図7のような両者を組み合わせた類型も考えられる。この場合、被保険利益はいくつかの種類に分けられるが、損害の種類毎に利益を認識するほどの細分化は必要ないという考えになろう。

〈図7〉 類型1と類型2の組み合わせた概念図

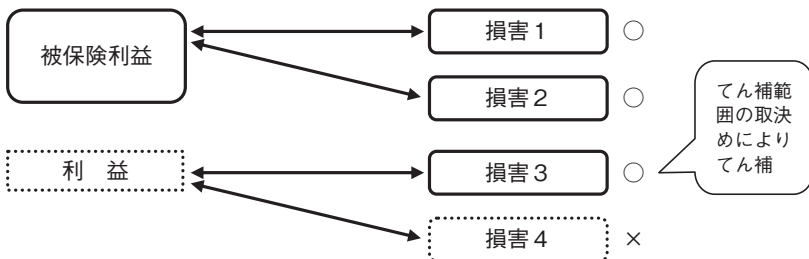


図7の場合には、契約で対象としていない利益から生じた損害3は、もとと

なる利益自体が契約の対象外であるから本来はてん補の対象とならないが、法や契約に基づきてん補される場合として示したものである。一方、契約で対象とした利益からいくつかの種類の損害が発生しうるので、仮に、損害2をてん補しないのであれば、損害1のみを支払うことか、損害2は対象としないことなどを法や契約でもって定める必要があるという理解になる。

(3) 類型についての評価

上に述べたとおり、類型1においては、損害てん補の範囲の問題を保険で対象にしている利益から説明することができる。この場合、利益は契約の対象そのものとして、その結果として生じる損害がてん補されることを直接示すことになる。また、利益毎に保険価額を認識したり、支払額の基準がそれぞれ存在することを整合的に説明できる。ただし、類型1においては、損害の種類ごとに利益概念を観念する必要があるが生じる。

一方、類型2においては、利益概念を細かく分ける必要はなくなるが、利益が保険の対象となっているかどうかで損害てん補の範囲を画することはできないので、別の基準や合意が必要となる。

類型1と類型2の相違点は、結局は、被保険利益をどのように理解するかという問題といえる。類型1の場合は、損害は利益上のマイナスとしてとらえているので、被保険利益は損害と表裏一体の概念となる。一方、類型2の場合には、被保険利益は損害の前提となるが、必ずしも損害の種類ごとに対応する利益を認識するものではないので、被保険利益の問題とは別に、損害てん補の範囲（てん補する損害の種類）についての取決めが必要となる。

いずれの考え方が妥当か（あるいはここに挙げた類型以外の考え方が妥当かも含めて）を検討するためには、発生する各種損害をもとに具体的に検討する必要がある。そこで、以下に、海上保険の主要な種目である輸出入の貨物海上保険と船舶保険を取り上げて⁽³³⁾、そこで問題となる損害について考察すること

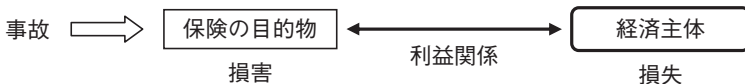
とする。

4. 貨物・船舶に対する事故によって生じる損失

(1) 保険の目的物の損害と経済主体の損失

海上保険は、貨物や船舶を保険の目的物とする保険である。輸出入の貨物は、貿易取引の対象物であり、船舶は海運企業における収益の手段である。そのため、それらの目的物に物的な損害が生じた場合には、単にその物の財産的価値が減少するだけでなく、経済主体に種々の経済的損失が生じる。以下では、議論の混乱を避けるために、原則として、事故によって保険の目的物自体に生じるマイナス⁽³⁴⁾を「損害」、その結果、経済主体に生じる経済的悪影響を「損失」と呼ぶこととする⁽³⁵⁾。概念図としては、以下のとおりとなる。

〈図8〉 本稿の考察における損害と損失の関係



(2) 貨物の損害と経済主体の損失

①貨物に損害が生じた場合

輸出入貨物を対象として、貨物に損害が生じた場合に経済主体に発生する損失について、海上保険におけるてん補の処理などとも照らしながら考えてみた

(33) 理論的には、陸上保険分野と共通する面はあるが、本稿では、海上保険を射程範囲として検討する。

(34) 破損、損傷や変質など物理的な形状や質の変化を指すが、物的なマイナスは生じていなくても、盗難など占有を奪われて利用できない場合も、ここでいう損害に含める。損害とは、通常、被保険利益上に認識するものとなっているが、ここでは、その考え方の是非を議論するものであるので、このように用語を利用している。

(35) 損害保険の学説、法律、契約において、損害という用語は、いくつかの意味で使用されている。大きく分けると、①保険の目的物に対する物的マイナス、②①によって生じる経済主体における経済上のマイナス、③物と経済主体との利益関係の評価におけるマイナス（被保険利益のマイナス）という用法が観察される。

い。ほとんどの貨物は、商業上の目的により輸出入されるもので、買主は、それを自分で利用するか他に転売する。ほとんどの貨物は、処分財としての性格を有しているといえる³⁶⁾。売買や取引において損失が発生する経済主体は、取引の種類や契約条件によって異なるが、ここでは単純化して荷主と称しておく³⁷⁾。

貨物に損害が生じた場合、その処理方法が問題となる。経済的価値がなければ廃棄処分となるが、その場合、経済主体には、その物の財産価値上のマイナスのほかに、廃棄のための移動、保管、処分等にかかる費用支出が損失として生じる。また、その物を利用して得ることを期待していた利益（希望利益）の損失³⁸⁾、生産計画等の遅れなどによる損失、取引先に対するペナルティなどの損失が、状況によって生じる³⁹⁾。

貨物に損害が生じても引き続き貨物に何らかの価値が認められる場合には、その処理方法が問題となる。処理は、貨物の種類・特徴、損害の範囲と程度、時期・タイミング、市況などのファクターの影響を受けるが、最も重要となるのは、予定していた利用者の能力と方針である。

利用者自身で加工等の処理を施して使用可能であれば、損害貨物は予定通りに利用者へ搬入され、そこで処理される。貨物の損害のために余分な作業が生じ、その費用等が損失として認識される。原材料などで被損部分を除去して使

36) これとは異なり、展覧会の美術品などは、一時的に利用して元の国に戻すものがほとんどである。

37) 保険手配についても、メーカーや販売者などの貨物の利用者が貨物を輸入して保険も付ける場合、商社などが輸入者となって保険を付けて貨物をメーカーその他に引き渡す場合、メーカーが輸入して保険も付けるが商社などが輸入手続きや保険手配などの業務を代行している場合などが見受けられる。

38) しかし、その期待利益上の損害を個別に評価することは難しい。貨物海上保険の実務では、期待利益を含めて CIF 価格の110%でもって保険価額として協定し、期待利益分についても価額協定のなかに織り込む場合が多い。この方式は、迅速かつ簡便に支払額を算定でき、合理的である。このように算出した損失額は、貨物の経済価値上の損失と期待収益上の損失を組み合わせたものといえる。

39) これらの損失の発生は、代替貨物の調達状況に依存する。代替貨物が低価格で直ちに得られれば、これらの損失は回避または軽減できる。

用可能な場合は、被損部分の損害の資産評価額上の損失のほか、除去費用と該当箇所の廃棄費用が生じ、それらが損失となる⁽⁴⁰⁾。こうした処理を第三者に委託して引渡しを受ける場合には、そのための搬送、保管、作業等のコストが発生し、それらが損失となる。

予定していた荷主では損害貨物を利用できない場合、荷主の貨物受入れ基準を満たさない場合、受入れが経済的に合理的でない場合は、損害貨物を第三者に転売することになる⁽⁴¹⁾。転売の場合、事故品の状態のまま転売することもあるれば、加工・処理を施したうえで転売する場合もある。この場合、転売による損失が生じる。転売による価格差の部分は、原則として、物の財産的価値における損失といえる。

なお、転売価格との差額には、市況の変動がそのまま反映してしまうので、それを事故による損失とみてよいかという問題がある。貨物保険では、市況変動をできるだけ排除して損害額を算定する方式として、分損計算⁽⁴²⁾によって損害額を算定する方式がとられている。分損計算に基づく損害額の算出は、市況変動を排除して財産上の損失を評価する方式といえる。一方、上記で述べた原状回復費用の算出は、利益の回復のためのコストの積み上げとなるが、分損計算では、物の財産価値上の減少の評価といえるので、厳密に見た場合、評価の基準に違いがある。分損計算は、損害品を実際に売却処分する場合や、売却しない場合でも損品についての市場価値が存在する場合にしか利用できない。

(40) 原材料などの場合、例えば、元の貨物の価値が10で、使用不能部分の価値が2、損失除去費用が1、廃棄費用が1、それぞれ生じるとすると、荷主は、損害品の価格を6以下で引き取るであろう。他の業者に販売した場合には、その買取業者の取引利益（それを1とすれば）も存在するので、5以下でしか売れないことになろう。この例からわかるように、分損処理などにおいては、廃棄費用などは、残存貨物の処分価値の中におり込められることがある。

(41) 完成品の場合は、輸出者やメーカーに返送して修理等を行う場合もある。

(42) 計算式は次のとおり。損害額＝保険価額×（正品市価－損品市価）÷正品市価
保険金は、次の計算式で算定される。保険金＝損害額×保険金額÷保険価額

ただし、海上保険の場合は、保険金額は保険価額と同一として協定されている場合がほとんどとなっている。

また、分損の場合も、状況に応じて、希望利益の損失、ペナルティ、その他の各種損失が発生することは、全損の場合と同じである。

以上のとおり、貨物に損害が生じた場合には、荷主に各種損失が生じるが、特に、それが使用不能でなければ、それをどのように処理するかによって損失の種類と額が異なってくる。そして、その処理方法は、当事者に生じうるさまざまな種類の損失の全体を考慮して、最終的な損失を最も少なくする方策が選択されるものといえる。経済主体にとっての損失とは、基本的には、こうした処理を行った結果生じる状態と、貨物に損害がなかった場合の状態を比べた場合の差といえる⁽⁴³⁾。

このように、荷主は、基本的には、それまで享受していた利益状態や期待していた利益状態に戻すように原状回復のための対応をとることが基本になると考えられるが、そのために要する金額（損失）を損害として認めるか、物の価値上の下落を損害として認めるかで認定損害額に大きな違いが生じる。よって、何をもって損害でん補の対象として保険給付を行うかについての合意が重要といえる⁽⁴⁴⁾。

②貨物に損害は生じていないが輸送用具等に損害が生じた場合

貨物の海上輸送中に積載船舶に損傷が生じた場合には、船舶と貨物の共同の安全のために、救助その他の各種行為がなされ、それらの行為が成功すれば、発生した救助報酬、共同海損犠牲損害、共同海損費用について、適用される法律や運送契約上の義務に基づき荷主に分担義務が生じる。この場合、貨物に損害が生じていなくとも、貨物の引渡しを受けるためには、分担金の支払いが必

(43) 展覧会の絵画などは処分財ではなく使用するものであるので、損害は、全損の場合には、その価値となるが、それ以外では、原状に戻すための修復に要する諸費用となろう。特別展覧会などの主要作品に損害が生じて展覧会自体の中止や延期が生じれば、その関係の営業上の損害も発生する。

(44) 機械類に対する貨物海上保険の場合は、被損機械類が修理可能であれば、それを修理して利用することを基本的考え方としてそのための費用を支払うことを、通常、約款で取り決めている（英文約款としては、Institute Replacement Clause など）。また、代替部品の航空輸送や追加品の関税も支払対象として定める約款もある。

要となる。この分担金の支払いが損失となる。

積載船舶が輸送中に航行不能となってその後の輸送が運送契約上で正当に打ち切られた場合には、荷主は、代替船舶を手配してその地から貨物を継搬しなければならない。荷主には、代船費用、積替費用、一時保管費用などの継搬のための諸費用が発生する。到着までに日時を要すれば、納期の遅れによる期待収益の損失や取引先に対するペナルティの発生などの損失が生じる。貨物が仕向地までの継搬に耐えない状態である場合は、貨物を中間港で処分する必要がある。貨物を処分した場合、輸入者は、購入価格と処分価格との差について損失を被るとともに、その物の利用から予定していた収益（希望利益）が得られないことになる。また、取引先に対してペナルティを支払わなければならない場合もある。この場合も、貨物の物理的な状態だけでなく、取引の内容と関係当事者の状態に照らして、当事者の全体としての損失を最小限にするために最も合理的な方策がとられる。

(3) 船舶の損害と経済主体の損失

続いて船舶について考えてみたい。船舶の所有、管理および運航の形態は複雑であり、船舶に損害が生じた場合に誰にどのような損失が発生するかは、個々の事案における利害関係によって異なる。船舶の場合は、その所有と管理・運営主体が分離されている場合が多くみられ、関係当事者の契約関係、損害の種類や状況によって、損失の最終的負担者も異なってくる。

船舶は、それを稼働させて利益を獲得する手段といえるものである。船舶に損害が生じた場合には、基本的には、各種損失の全体（総計）を最も減少させるための措置がとられる。その点は、貨物の場合と同じである。

船舶に損害が生じて、修繕が物理的に不可能な場合や経済的合理性がない場合には廃船処理となる。その場合には、経済的価値の喪失に加えて、廃船に要する費用（撤去費用、廻航費用、その他）が生じる。また、新しい船舶を調達

するまでの間の収益等の損失が生じる。修繕が可能である場合は、基本的には、船舶が運航可能となるように復旧させることに当事者の利益が認められる⁽⁴⁵⁾。船舶を修繕する場合は、造船所における修繕費のほか、修繕地までの回航費用、修繕対応のための追加費用、運航停止期間中の運賃収入の喪失、給与などの経常費用の支出、機会損失などの損失が船舶の運航管理者等に生じる⁽⁴⁶⁾。運航の停止による損失は多額に及ぶことから、損傷を被っても航行が可能な場合には、直ちには修繕せずに、定期点検や改造工事などの時期に合わせて海難工事を行う方式がとられる。仮修理を行ってにおいて、本修理は将来の別の機会に繰り延べる場合もある。

売船は特殊な場合の手段で、関係利害当事者の財政事情や運賃市況などを踏まえて決断される。したがって、売船による損失と事故損害による損失は区別されるべきものである⁽⁴⁷⁾。貨物の場合は、事故品の処理として転売も1つの方式であるが、船舶の場合はその点がやや異なる。

船舶が事故を被り、救助、その他の共同の安全のために各種措置が必要となる場合がある。この場合は、法律に基づき、船舶財産に対して、救助報酬や共同海損の船舶分担金の支払いが必要となる⁽⁴⁸⁾。この点は、貨物と同じである。

船舶は、運送主体として、積載貨物、乗客、乗組員、第三者（船舶外の財物、環境等）について種々の損害賠償責任を負う可能性がある。責任の種類や内容は、事故の態様、適用される管轄の法律等によって異なる。また、責任を負う主体も法律によって異なる。

(45) 船主と用船者の利害が一致しない場合もないわけではない。例えば、高い用船料で契約し、その後、市場の用船料が下落すれば、用船者は、船舶が全損処理されて用船契約が破棄されることを望む場合が考えられる。

(46) これらの損失の最終的負担者は、関係当事者の契約関係によって異なる。

(47) したがって、損害を被った船舶を売船する場合には、売船に伴う損失と事故による損害についての損失とを区別する必要がある。貨物については分損計算方式が適用可能であるが、船舶には当てはまらない。各国の船舶保険約款は、売船の場合の未修繕損害の評価方法について詳細の規定を設けている。

(48) 用船者が別である場合に、用船料に対して共同海損の分担が求められる場合がある。

(4) 小括

以上、事故によって貨物や船舶に損害が生じた場合に経済主体に発生する損失について考えてみたが、以下のようにまとめることができるであろう。

経済主体は、貨物や船舶を単なる財産として保有しているのではなく、それを利用して収益 (profit) を得ているか、得るために保有している。そのため、事故によって貨物や船舶に損害が生じた場合、それらの利益を確保し、損失をできるだけ少なくするために原状回復を図る。これが基本型といえる。そのために各種損失が生じるが、これらの損失は、物の財産としての価値を還元するとともに、多くの場合において、収益や期待利益の損失の回避、費用支出や賠償責任の回避のための損失でもある。このような原状回復が不可能であるか、それが経済的に合理的でない場合は、その物を処分する場合がある。その場合は、予定していた利益状態との差が損失となる。その場合、財産価値分についての損失に加え、代替物の手配までの期間に対する収益の喪失や余分な費用などが損失として発生する。このように、貨物や船舶は、財産的価値を有するとともに、それが営利事業の対象であるので、それに関係する各種損失が発生する。

このような損失をもとに、その前提に存在する利益関係を考えてみると、①財産保有としての利益に加え、②収益の手段として利用・運航していることの利益などを認識することができる。それゆえ、①については財産価値上の減少やそれを回復させるための費用等の支出という損失に結び付き、②からは、収益上の損失や費用の支出、責任の負担などが生じてくるように考えられる。しかしながら、①と②は相互に関係しているので、事故が生じた場合には、それらの合計を最小にするための措置が取られるといえる。

このように、損失が生じる前提として存在する利益を考えてみると、所有していることや管理しているという利益状態があることは明確であるが、種々の形態をとって発現する損失の種類ごとにそれぞれ異なる種類の利益が存在して

いるといえるであろうか。その点については定かでないように思われる。

仮りに直接損害てん補の原則の前提に存在する考え方が必ずしも妥当とはいえないとなれば、被保険利益を基準にして、直接損害と間接損害とを区別する考え方も妥当といえるか疑問がでてくる。そこで、こうした問題意識をもって、間接損害と称されている損失に焦点をあてて、その前提に存在する利益について考察することとしたい。

5. 海上保険における間接損害の分析

直接損害てん補の原則において間接損害と称されている損害⁽⁴⁹⁾について、そのもとに存在する利益に着目しながら、それぞれについて以下に考察する。

(1) 損害防止費用

海上保険の理論においては、損害防止費用は、間接損害の代表例として挙げられている。この費用のもとに存在する利益は何であろうか。

損害防止費用とは、損害防止義務を背景として、損害⁽⁵⁰⁾の発生または拡大の防止のために必要または有益であった費用を指し、保険法においては、それを保険者の負担とすることが法定されている⁽⁵¹⁾。この保険法規定は任意規定であり、それとは異なる合意が可能である。海上保険の約款には、保険金とは別枠で、損害防止費用を支払う旨の規定が、通常、存在する⁽⁵²⁾。

損害防止費用のてん補は、損害防止義務を背景とするものであるが、その義務と費用てん補の内容は国によっても様々であり⁽⁵³⁾、また約款規定も保険種目によって多様となっている。この義務と費用の位置づけについては更に研究す

(49) 以下の議論では、本稿における用語の使用法と異なるが、本稿では損失として分類するものであっても一般に損害と称されているものは、損害と称することにする。

(50) 損害防止費用における「損害」とは何を指すかについて必ずしも明確ではない点がある。

(51) 保険法23条1項2号。損害防止義務は、保険法13条に規定される。

(52) 保険約款の規定内容は、約款により異なる。

べき問題を含んでいる⁵⁴⁾。

本稿の目的の範囲においてこの費用を検討すると、この費用は、保険事故が発生したことを知ったときに損害の発生および拡大の防止に必要なまたは有益な費用をいい⁵⁵⁾、損害の防止軽減に成功して結果的には損害が発生しない場合でも⁵⁶⁾てん補の対象となりうるものである。

損害防止費用は、費用の支出という外形をとるが、その本質は、物自体や経済主体に生じる各種損害（損失）の軽減のために支出される費用である。もし損害防止という行為をとっていなければ、損害が生じている蓋然性が高いわけであるから、損害が事前の費用支出という形で代替したものとみることも可能であろう。このように考えれば、この費用は、保険で損害てん補の対象とした損害に代替する費用であるから、そのもとに存在する利益も同じ利益といえるであろう。その意味では、同一の被保険利益上に生じているものといえる。

この費用を観察するといくつかの特徴がみられる。

まず第1は、そのもとに存在する利益の複合性である。事故が生じた場合の損害防止行為は、船舶や貨物の財産上の損害を防止軽減するだけでなく、事故によって生じる収益上の損失の防止軽減のためでもある。また、賠償責任の発生防止にも有益である場合がある。例えば、火災発生時の初期消火は、船舶・貨物の財産価値上の損害の防止軽減に加えて、船舶の運航利益、貨物の希望利益、海難事故による油濁損害等の賠償責任の回避など、種々の利益の確保や損害の防止軽減のためのものともいえる。すなわち、荷主や船主等は、船舶や貨

53) ヨーロッパ各国の法の内容については、「ヨーロッパ保険契約法リステイメント」プロジェクト・グループ著、小塚莊一郎他訳『ヨーロッパ保険契約法原則 Principles of European Insurance Contract Law (PEICL)』（損害保険事業総合研究所、2011年）292頁以下。

54) 損害防止費用についての筆者の問題意識については、拙稿「損害防止費用とは何か ―損害防止費用における損害の意味―」保険学雑誌618号（2012年）97頁以下参照。

55) 損害の発生および拡大の防止義務は、保険法13条に規定されている。

56) 本稿の用語でいえば、損害防止費用を支出した場合、経済主体にはその費用支出についての損失は生じているということになる。

物の所有と利用からさまざまな利益を得ているか得ることを期待している関係にあるので、貨物や船舶の損害の防止軽減は、関係する利益上のマイナスを回避・軽減するものである。もっとも、損害防止行為は、各種の利益の保全に効果を有するものであるので、いずれの損失の防止のためのものを峻別するのが難しい場合が多い⁵⁷⁾。個別の保険では、いかなる費用をてん補の対象とするのかを明確にしておく必要がある。

第2に、損害防止費用は、事故から不可避免的に生じる費用ではなく、事故後の防止軽減という人為的行為の結果として生じる点である。すなわち、事故と費用支出の間の因果関係の連鎖において人為的行為という要素が介在していて、因果関係において事故から直接導かれた損害ではないという点である。因果関係における変則性があるために、その扱いを明確化する必要が生じる。

このような2つの特殊性を考えれば、損害防止費用の取扱いを明確化しておく必要があることは十分に理解できる。しかしながら、この費用に対応する固有の利益概念を認識すべき必要性があるかどうかは疑問である。

(2) 共同海損分担額支払い責任

事故が発生して、船舶・貨物の共同の安全のために異常な犠牲や費用が合理的に支出された場合には、助かった財産はその価額に応じて、かかる犠牲損害や費用損害に対して分担する責任を負う。この共同海損分担責任は、海法や運送契約に基づくもので、法的には、第三者に対する賠償責任の負担の形をとる。この支払いは、賠償責任の負担という形態をとる点で、財産価値の下落や収益の減少などとは損失が発生する態様に違いがみられる。しかしながら、共同海損行為の目的は、財産価値の保全、収益や期待利益の確保、賠償責任の回避などであり、その前提として存在している利益は、損害防止費用の場合と異なる

57) もっとも、賠償責任を回避するために財物を犠牲にするような場合には、その目的は明確である。

ものとはいえないように考えられる。また、事故発生の不可避の結果として生じるものではなく、事故後の2次的な行為によって発生するものであるという点も同じである。異なるのは、損害防止費用が自分で費用を負担している場合を指すのに対し、これらの場合は、第三者が支出した費用や負担した犠牲損害に対して、分担義務という形で負担が求められる点である⁽⁵⁸⁾。

(3) 貨物の継搬費用

航海の途中で輸送用具に事故が生じて運送不能となり、運送人が運送打切りを合法的に宣言できる場合がある。その場合、荷主は、自ら費用を支払って貨物を仕向地まで輸送するか、貨物が再輸送による航海の長期化に堪えない場合には、現地で売却等の処分を行う必要がある。このような場合の継搬費用は、貨物自体に損害が生じているものではないので、航海を完遂させて期待収益を得るための費用、すなわち期待利益に対する損害防止の費用といえる性格を有する。しかし、いかなる種類の貨物であっても貨物を長期間にわたって中間港で放置しておけばいつかは物的にも損害が生じるので⁽⁵⁹⁾、継搬処理は、物の損害を回避する効果も有しているといえる。なお、貨物海上保険では、約款で、荷主が負担しなければならないこれらの費用を保険てん補の対象とすることを規定している⁽⁶⁰⁾。

本費用のもとに存在する利益を考えると、物の財産的価値を保持し、それからの利益（収益）を確保するために必要な費用といえる。また、現地に放置しておけば撤去等の責任が発生するので、適切な処分は、貨物の管理責任者として求められる行為であり、継搬に伴う費用は、管理者としてとるべき措置に伴

⁽⁵⁸⁾ 共同海損分担額支払い責任の本質をどのようにみるかは議論があり、その本質を損害防止費用ととらえる考え方も存在する（小町谷操三『海上保険法各論三 海商法要義下巻八』（岩波書店、1967年）170頁以下。）。

⁽⁵⁹⁾ 加えて保管料などの費用も著しい金額になる。

⁽⁶⁰⁾ 例えば、イギリスの2009年協会貨物約款（Institute Cargo Clauses）（A）12条。

う費用としての性格も認められる。よって、この費用の前提に存在する利益関係も損害防止費用などと同じとみることができる。この費用は、事故によって直ちに生じる損失ではなく、人為的な行為の結果の損失という点でも、損害防止費用等と同じ特徴が認められる。

(4) 船舶運航に伴う各種賠償金

船舶の運航においては、他の船舶との衝突、港湾施設との接触、油濁事故などのさまざまな事故によって第三者に対する賠償責任が発生する可能性がある。また、積載貨物の荷主に対する運送契約上の責任や乗組員等に対する賠償責任も発生する⁽⁶¹⁾。こうした各種の賠償責任は、事故によって直ちに生じるものといえ、事故と経済主体の損失との因果関係は直接の関係にある。ただし、賠償責任発生にはいろいろなバリエーションがあり、船体の撤去責任などは、その残骸の存在から生じるものといえる。

これらの責任が財産上や収益上の損失と異なる特徴は、現実に享受しているか享受する予定にある利益における減少という形の損失ではなく、新たに生じる損失であるという点と、発生する可能性がある損失額の上限が事前には不知である点にある。すなわち、その損害（損失）の態様と性格に特徴がある。しかし、これらの責任も、利益（profit）を得るために財物を保有・利用していることに伴って発生するものであり、前提に存在している利益関係については、他の種類の損失の場合と異なるといえるか疑問があり、少なくとも、責任負担という損害しか生じないような特別の利益関係が存在するものではない。

なお、海上分野において生じる賠償責任は、船舶所有者に対して課されるもの、その管理責任者に課されるもの、事故を起こした過失者に課されるものな

(61) なお、これらの賠償責任のうち、船舶間の衝突によって相手船・その積載貨物等の財産に対して負担する賠償責任については、船舶保険において船舶保険の保険金額を限度として引き受ける方式となっているが、その他の賠償責任は、P&I 保険の領域となっている。

ど、根拠となる法律（さらには適用される国）によって様々となる。いずれにせよ、賠償責任は、その法的責任が課せられる根拠となる利益関係から生じるものといえる。

(5) 損害額算定費用

保険法は、てん補損害額の算定に必要な費用は保険者の負担とすることを規定する⁽⁶²⁾。この規定は任意規定である。損害額算定のために必要となる費用は、事故がなかった場合には発生しない費用ではあるが、その目的は保険金を請求するためのものである。

請求のために要する費用を保険給付の対象たる損失とみてよいかは疑問がもたれる。すなわち、この費用は、経済主体がもともと享受していた利益関係を背景として発生する費用ではなく、保険金の請求という手続きのために必要となるものであるからである。保険金請求のための損害額の算定費用は、保険金請求に関わる付随的な費用として理解するのが適当であろう。

6. 海上保険における損害と利益についての考察

(1) 間接損害とその利益関係

前章で、間接損害と称される損害と前提としている利益関係を考察したが、これらの損害は、いくつかの種類に分けることができる。

まず第1は、保険給付としての損害てん補の対象損害とは性格が異なるものである。具体的には、損害調査費用がこれにあたる。損害調査費用は、保険の目的物と被保険者が有している利益関係において、またはそこから生じる利益に関係する費用ではなく、保険金の請求において必要となるもので、保険金を請求しない場合には費用支出の必要もない⁽⁶³⁾。よって、これは、被保険者が保

(62) 保険法23条1項1号。

險の目的物に対して有している利益関係上の損害、または、その利益関係を背景として生まれる損害とはいえない。この費用は、保険給付としての損害てん補範囲の問題とは切り離して考えるべきであり、その扱いは、保険請求における手続き上、その追加支出を保険者の負担とすべきかどうかという観点から判断すべきものといえる。その点で、損害調査費用は、法律や契約上に明確な根拠がなければ、直ちには支払いの対象としては認めがたい損害といえる。

第2の類型は、因果関係において特徴がある損害である。損害防止費用、共同海損分担額支払い責任および継搬費用については、自らが支出する場合には自己の費用支出、他者が支出した場合には分担責任の負担という形で発生する。負担の法的形式に違いはあるが⁶³⁾、いずれも財産の保全や損害の軽減のために生じているものであり、前提に存在する利益関係をみた場合には、同じ範疇の損失といえる。これらの費用支出や賠償責任は、因果関係において事故から直接生じる損害ではなく、損害を軽減させるための人為的行為のコストである。その前提に存在するのは、貨物や船舶の利益関係であり、前提に存在する利益関係は同一といえる。

第3の類型は、態様において特徴がある損害である。船主の各種賠償責任は、因果関係上は、事故から直接発生するものであり、既存の各種利益を軽減させるためのものでもない。これらの2つの点で第2のタイプの損害とは性格が異なる。しかしながら、賠償責任が発生するのは、その前提に所有や管理という利益享受という状態があり、その責任としてマイナスの出来事に対する負担が発生する。したがって、前提に存在する利益関係自体に違いがあるものではない。

63) 保険以外の制度、例えば、過失ある第三者に対する損害賠償請求のために必要となる場合もあるが、それは、その賠償請求のために支出するものといえる。

64) 商法には規定がないが、第三者が貨物や船舶の保全を行い、荷主や船主に利益が生じる場合、事務管理の法理により、荷主や船主はその費用等を支払う必要がある。海難救助においては、各国の法律では、契約がない場合においても、救助に成功した救助者が被救助財産に対して報酬を請求する権利を認めている場合が多い。

違いがあるのは、利益の減少ではなく責任の負担という形で損失が発生するその形態面にある。

このように、間接損害と称されているものを分析すると、いくつかの類型があり、それらを同一種類のものとしてまとめて議論することは適当でないことがわかる。第1の類型は、損害てん補の考察の対象外としてよいように思われる。第2の類型については、因果関係における変則的損害であるので扱いを取り決める必要がある損害といえる。第3の類型は、損害てん補の考え方における例外事象ではなく、単に損害の態様の問題であり、てん補の対象とするかを明確化すればよい問題といえる。

第2と第3の類型に共通する重要な点は、それらに対応する利益の概念である。いずれの損害についても、その損害類型毎に対応する特定の利益が存在するとは考えにくく、ここにおいては、いずれの損害についても、損害を利益の減少としてとらえる見方が適切といえるか疑問がある。

この点を考えると、これらの損害は、被保険利益上の直接のマイナスといえる損害と異なり、その意味において直接損害とは異なり、被保険利益に特徴があるという主張がなされるかもしれない。しかしながら、この点は、これらの損害に特有の事象ではなく、実は、直接損害といわれる財産上の物的損害の場合でも見受けられる点である。貨物や船舶保険は、財産価値に対する保険として一般に理解されているが、損害を被った貨物や船舶が利用できる限りは、修理や手直しによって利用することになり、原状回復のために合理的な処置がとられる。通常、そのために要する費用が損失として認識され、保険では、その処理費用をてん補するが多い。このコストは、財産の価値を復元するとともに、その他の各種利益の保全コストという性格も認められる。

これに対し、このような各種利益を考慮に入れた損失がてん補対象になってくるのは原状回復の場合であって、物が使用不能の場合、例えば、全損や貨物の一部の全損の場合は、物の財産価値のみが損害として認識されるのではない

かとの見解もあるかもしれない。これらの場合は、一見したところ、財産価値上の損失が損害てん補の対象となっているようにみえる。しかしながら、それでは、取引実態を踏まえた損失をカバーすることにはならないので、海上保険では、輸出入貨物の場合には、保険価額にその貨物の利用から得られると期待する希望利益を加算し、船舶の場合も、銀行融資やその他の担保価値としての評価、その他の評価を加味した額を保険金額として協定している。すなわち、資産としての時価評価ではなく⁶⁵⁾、保有する事業目的や期待利益を勘案したうえでの評価をもとに保険金額を設定しているのである。

このように、貨物や船舶に損害が生じた場合、その財産価値の減少に対するてん補ではなく、それを復旧させるための費用がてん補され、全損の場合も、事業用としての目的や期待利益を考慮にいれて協定した保険金額が支払われる。海上保険は、営利事業として利用する財産に対する保険制度であるので、給付の対象とする損害も、時価といった財物の評価額ではなく、享受している利益を鑑みたうえでのもとなっているのである。このように、損害とは、利益を種類毎に分けて、その単一の利益上の減少をいうとは必ずしも言い切れない状況が存在する。貨物や船舶などの財物の所有者利益についての財産価値の減少に対して損害てん補する保険と考えられている海上保険の中核的部分においても、所有・管理に係る複合的な利益状況を反映して損害を算定せざるを得ないし、そのような利益の複合的な実態を踏まえたうえで海上保険の給付制度が運営されているといえるのである。

(2) 海上保険における損害と利益の関係

本稿でみてきたとおり、本原則は、損害てん補の範囲の問題を被保険利益が

⁶⁵⁾ 例えば、会社の資産についての保険であれば、船舶の保険金額を会社会計上の資産評価額とすればよいともいえる。しかしこれでは、船舶が有する各種事業上の価値をカバーできないので、種々の利益を考慮した金額をもって保険価額として、それを保険金額として協定する実務がとられている。

契約の対象となっているかどうかから説明するものである。すなわち、損害に対応する被保険利益が契約で対象となっているかで、てん補対象の損害の種類を判定するものである。それゆえ、その前提には損害と被保険利益を対応させる考え方が存在する。しかしながら、この考え方は、商法の規定における間接損害と呼ばれる損害の扱いにおいて整合性に問題が生じ、その不整合をいかに説明するかで異なる見解が示されている。例外説をとれば、直接損害てん補の原則における例外が生じて原則としての一貫性が崩れるし、利益拡大説をとれば、被保険利益の内容における整合性に問題が生じるといえる。

直接損害てん補の原則の前提に存在する考えは、このように、損害と被保険利益を連動させるもので、更にいえば、その前提には、損害と利益を1対1の対応関係として理解する考え方が存在する。しかしながら、本稿で分析したように、この前提が妥当といえるかは疑問がある。損失が生じるのは、被保険者と保険の目的物との間の利益関係が存在するからであることは疑いないが、それは、貨物や船舶を所有したり管理したりしているという実態から生じるものであり、その点においては、間接損害と直接損害との間に本質的な違いはないように思われる。逆に、損害の態様毎に対応する異なる利益が実際に存在すると考えることが妥当といえるか疑問がある。

そもそも、損害の種類毎に異なる利益を認識する場合の利益とは、損害てん補の対象損害を一般的・抽象的に指すために利用されている概念であって、てん補する損害を利益として言い換えたものと考えられないだろうか。このような利益概念によって、損害てん補の対象は保険契約における契約の目的としての地位を与えられ、保険を付けたところの被保険利益上のマイナスとして発現したものと考え、こうした考え方によって、契約のいわば入り口から出口までを論理的に一貫して説明することに結び付いている。さらに付言すれば、このような体系において重要な意義を有するのが保険価額であり、保険価額は、被保険利益の評価額として理解されているので、損害てん補の量的限度となる。

加えて、保険価額を被保険利益の評価額と考えることで、損害てん補と被保険利益を数量的にも結び付ける機能も有しているといえる。

しかしながら、この利益から損害までを一体として体系化した論理が必ずしも整合的ではないことは、間接損害の扱いという難点に示されている。間接損害は、上記のような保険価額という評価とは調和しない。そこで、財物の被保険利益からは切り離して考えざるを得なくなる。その損害は、被保険利益の評価上の直接のマイナスではないからである。

そして、こうした問題を考察していくと、契約の前提としての問題と損害てん補の範囲の問題とを切り離して考えてはどうかという問題提起に結び付く。この理解は、被保険者が享受している利益関係を把握する場合に、各種損害に対応する独立した各種利益を束ねて有しているとみるのではなく、貨物や船舶を所有し、利用しているという関係を被保険利益としてとらえるものである。このような利益状態は、保険てん補の対象自体ではなく、損害が発生する前提、換言すれば、事故の発生によって経済主体に損失が発生する可能性があるリスク状態といえる。したがって、それが存在しなければ、損害の発生可能性がないので、契約を無効とする必要がある。しかし、それ自体は損害の裏返しでもなく、その利害関係から状況に応じていろいろな種類の損害が発生するので、いかなる種類の損害をてん補の対象とするのかについて契約で定めることが必要になる。そこで、損害てん補の対象を、財産評価上の減少とするのか、原状回復のための追加費用の支出による損失とするのか、収益上の減少とするのか、責任の負担額とするのかなど、事故によって経済主体に発生する種々の「損失」のうち、いかなる種類の損失をてん補の対象とするかを取り決める必要があるということになる。この考え方における損害と利益の関係は、図6の類型2にあたる。

そして、契約において必要であるのは、そのように支払いの対象とする種類の損害が生じる利益関係が保険の目的物との間において存在するかどうかであ

る。損害保険契約において不可欠の存在として求めるべき事項は、そのような損害を導く可能性がある状態が存在するかどうかといえるのではないだろうか。

(3) 商法条文等との整合性

このような考え方は、商法や保険法の条文と整合的といえるであろうか。その点も検討しておく必要がある。なぜなら、直接損害てん補の原則は、商法816条の「一切ノ損害ヲ填補スル責ニ任ス」という条文や損害防止費用等のてん補義務を定めた商法等の解釈に伴って主張されてきた原則であるからである。

まず、商法816条の「一切ノ損害」をどのように解釈するかである。816条は、「保険者ハ本章又ハ保険契約ニ別段ノ定アル場合ヲ除ク外保険期間中保険ノ目的ニ付キ航海ニ関スル事故ニ因リテ生シタル一切ノ損害ヲ填補スル責ニ任ス」と規定する。本条文は、損害てん補の包括性を示したものではなく、対象とする保険事故の包括性を示したものと解釈すべきとの主張がある⁽⁶⁶⁾。その主張の立場からは、816条の存在によって本稿における主張は否定されない。そのような保険事故の包括性ではなく、文字どおりてん補損害の包括性を示していると考えた場合は、「・・・事故に因リテ生シタル」という点に注目すべきであろう。その場合、因果関係のあるあらゆる損害を損害てん補の対象とするというのが816条の趣旨とみることになる。しかし、それゆえ契約において損害てん補の具体的な対象を定める必要があり、定めなければ一切の損害をてん補することを原則として理解すればよいので、本稿の主張は商法の解釈上で矛盾を生まない。816条は、「本章又ハ保険契約ニ別段ノ定アル場合ヲ除ク外」と明確に

⁽⁶⁶⁾ 加藤『海上保険新講』前掲注(8)60頁。なお、前掲損害保険法制研究会の商法の海上保険法の改定試案は、816条について、「保険者の負担する責任」の表題のもと、海上保険者の危険負担について包括責任主義をとることを示す条文として改正試案を起草している（損害保険法制研究会『海上保険契約法改正試案理由書 1995年確定版』（損害保険事業総合研究所、1995年）5頁）。

規定していることも、このような解釈と調和する。

それでは、商法・保険法に規定がある損害防止費用、共同海損分担額支払い責任、および損害調査費用をどのように説明するかということになる。

まず、損害調査費用に対する支払いについては保険法に規定があるが、これは、保険金の請求手続きのための費用であり、請求行為のために必要となってくるもので、事故によって直接生じる損害とはいえない。保険金請求に付随するものとして、保険給付における損害てん補の対象損害とは性格が異なるとみることが妥当である。よって、この費用は、816条のもとでのてん補対象損害となるものではないから、法律規定や契約において取扱いを定めておくべき費用といえる。

続いて、損害防止費用および共同海損分担額支払い責任についてである。これらは、いずれも事故が発生した後に人為的になした行為に基づくという特徴をもつ。すなわち、事故と損害（被保険者の損失）との因果関係が直接でなく、2次的行為が介在することから、これらの損害は因果関係の原則からみた例外にあたるので、それをてん補するためには法や契約による明確化が必要といえる。これらをてん補の範囲とするかどうかは合意の問題といえるが、商法や保険法に記載しているのは、契約当事者の利益の均衡においてこれをてん補対象とすることを原則とすることを法律で定めたものと理解することができる。

このように、商法や保険法にてん補についての例外規定が設けられているのは、いずれも損害てん補の基本的な考え方において変則的特徴があり、取扱いを明確化する必要があるためである。これらの例外は、以上からその例外規定の意義を十分に認めることができるので、あえてそれらの取扱いを被保険利益の概念から導く必要はないように考えられる。

なお、直接損害てん補の理論においてしばしば挙げられている衝突損害賠償金の位置づけについても整理しておく必要がある。衝突賠償金については、商法に規定は設けられていない。すなわち、商法は、この支払いについては、特

に法律で明示していない。賠償責任は、因果関係においては、事故から直接生じるものとみることができるので、損害防止費用などのその他の間接損害と称される損害とは性格が異なる。賠償責任における被保険利益をどのように理解するかについては、学説上も多くの議論があり、更なる検討が必要であるが、仮に、利益という存在を観念すれば、船舶の所有や管理という利益状態から生じてくる責任といえ、その損害は、利益上に直接生じる損害とみることができる。この場合の概念図は、1つの利益状態から生じる損害の1つとして、図6の類型2のように捉えることができるし、仮に責任は物の所有者利益とは異なるとして両者を分離したとしても、図7のように理解して、船舶保険は、所有者利益と責任利益に基づく2つの異なる利益に対する保険を組み合わせたものと考えることができる。そのいずれの場合も、利益から生じる直接的な損害といえる点では同じである。したがって、問題は、保険契約でその損害を対象にしているかどうか、換言すれば、保険でそれをてん補の対象にするかどうかという問題であり、そこに何らの変則性も存在しない。よって、商法がその扱いを規定していないことは当然のことといえる。

商法816条は、「本章又ハ保険契約ニ別段ノ定アル場合ヲ除ク外 … 一切ノ損害ヲ填補スル責ニ任ス」とあることから、816条の解釈によっては衝突損害もこの一切の損害に入るかどうか議論となりうるが、保険契約においててん補の対象とするかどうかについてその扱いを明確化すればよい事項であるので、特に問題とならないものといえる。

(4) 直接損害てん補の原則の意義

海上保険の学説は、商法や保険法において特にてん補することが明示されている損害（間接損害）について、その扱いを被保険利益の観点から説明してきた。しかしながら、それらの損害については、それぞれ取扱いを明示すべき理由があるからであって、明示規定の必要性を被保険利益から導く必要はないの

ではないかという結論になる。被保険利益から間接損害を説明する学説に争いが生じていたのは、もともと被保険利益の観点からこれらの損害の特殊性を説明すること自体に無理があったことを示しているように思われる。

直接と間接とを区分けする意味があるとすれば、事故と損害との因果関係においてであろう。因果関係は、原因事象と事故との間、事故と損害との間の両方において問題となりうる。後者の「事故と損害との間の関係」について、両者間に何の事象も介在しないことが原則であるが、そうでない場合を例外として、そのような意味において直接損害てん補の原則を理解するのであれば、この原則の存在を認めてよいと考えられる。なお、その場合、賠償責任は直接損害であり、その賠償責任を防止軽減するために人為的行為を行った結果生じる費用や犠牲損害などを間接損害として理解することになる。

このような意味における直接損害てん補の原則は、条文上の根拠としては816条の因果関係にかかる文言の中に示されているということができる。しかしながら、この意味における原則は、海上保険に特有の考え方とはいえず、また、保険法における一般理論として当り前のことといえるのであれば、原則として掲げる意味があるかどうかは疑問となる⁶⁷⁾。

7. 一応の結論と今後の課題

本稿では、海上保険における直接損害てん補の原則を取り上げて、それを支持する学説においても、間接損害の取扱いを巡って見解の対立があり、その見解の対立は、いずれの説を採用しても理論としての矛盾が生じうることを本稿では明らかにして、その前提に存在する被保険利益と損害の関係についての理

⁶⁷⁾ この問題は、保険における因果関係の問題に関係してくる。もし、因果関係の考え方からは、保険における損害てん補の範囲について、事故後における2次的な行為の結果までを含める考え方が導かれるのであれば（たとえば、通説である相当因果関係説に基づく場合に、損害防止費用や共同海損分担額も因果関係のある損害として認定される場合）、直接損害てん補の原則は、保険における因果関係の原則を示す考え方としての重要な意味を認めることができる。

解、すなわち、損害と利益とを1対1の対応関係として、すなわち損害を利益のマイナスと捉えて、海上保険の契約理論を体系化する考え方に無理があるのではないかという問題を提起した。そして、その仮説の妥当性を示すために、海上保険における具体的な損害を分析して、間接損害と称されている損害の前提に存在する利益関係について考察した。これらの考察の結果、法律や約款で取扱いを明確にする必要がある種類の損害は、その利益関係に特殊性があるからではなく、損害発生における因果関係や損害の態様に違いがあるためと理解すべきとの結論が得られた。そして、このような考え方が商法等の解釈論としても成り立つことを示した。

以上の考察から、被保険利益を基準として、直接損害と間接損害を区分し、直接損害を保険てん補の対象とするという意味における直接損害てん補の原則における問題点を示した。

一方、本稿では、その検討過程において、直接損害てん補の原則の議論における被保険利益の概念は、損害てん補の対象とすべき損害の種類を説明するうえでの観念的概念にすぎないのではないかという問題提起も行った。すなわち、海上保険に関する伝統的理論においては、損害てん補の範囲の問題と被保険利益の種類の問題を連動させた契約法理論を構築しているが、貨物や船舶の損害の前提に存在する利益を、このように損害の種類ごとに分化させて認識することが適当であるかは疑問があることも示した。そして、損害が生じる原因であり、前提となる利益関係の存在の問題と、損害の態様の問題とを切り離し、後者については、てん補する損害の種類と基準を法や契約で別に定めるべき領域の事項でないかということも問題提起した。

本稿の考察から得られた最も重要な点は、契約の有効性に関わる被保険利益の存在の問題と、てん補する損害の種類や額を定める問題を切り離して理解する方向性である。契約の有効性の前提となる被保険利益は、損害が生じる前提として存在する利益関係であるが、はたして損害と利益を表裏として1対1の

対応関係とみる必要はあるのであろうか。

直接損害てん補の原則は、被保険利益から損害てん補までを一体的に説明する考え方を前提としていて、このような契約理論の基本構造に限界があることは、直接損害てん補の原則における矛盾から間接的に示されているのではないと思われる。

本稿では、海上保険における損害てん補に焦点を当てて、その切り口から法理論を考察したが、結局は、被保険利益という保険理論の中核的な問題をどうとらえるかということに行きついた。被保険利益の意義やその位置づけについては、種々の角度から検討する必要がある、本稿は、そのアプローチの1つにすぎない。本稿における考察が、保険法理論の中核的問題に対する更なる研究に結び付けば幸いである。

〈主要参考文献〉

- 姉崎義史『損害填補原則と保険条件について』『創立六十周年記念損害保険論集』941頁（損害保険事業総合研究所，1994年）
- 石田満『現代法律学講座19 商法Ⅳ（保険法）』（青林書院，1978年）
- 今井薫・岡田豊基・梅津昭彦著『レクチャー新保険法（新版）』（法律文化社，2011年）
- 今泉敬忠・大谷孝一『海上保険法概論 [第三版]』（損害保険事業総合研究所，2010年）
- 今村有『海上保険契約法論 上巻』（損害保険事業総合研究所，1978年）
- 今村有『海上保険契約法論 下巻』（損害保険事業総合研究所，1980年）
- 石山卓磨編著『現代保険法 第2版』（成文堂，2011年）
- 江頭憲治郎『商取引法 第6版』（弘文堂，2010年）
- 大串淳子・日本生命保険生命保険研究会編『解説保険法』（弘文堂，2008年）
- 大谷孝一「2009年新協会貨物約款（A）（B）（C）」早稲田商学422号25頁（2009年）
- 大森忠夫『保険法 [補訂版]』（有斐閣，1985年）
- 落合誠一・山下典孝編集『新しい保険法の理論と実務』（経済法令研究会，2008年）
- 落合誠一監修・編著『保険法コンメンタール』（損害保険事業総合研究所，2009年）
- 葛城照三・木村栄一・小池貞治共訳『1906年英国海上保険法』（損害保険事業総合研究所，1977年）
- 葛城照三『条解貨物海上保険普通約款論』（有斐閣，1959年）
- 葛城照三『貨物海上保険普通保険約款論 付・運送保険普通約款論』（早稲田大学出版部，1971年）
- 加藤由作『海上損害論』（巖松堂，1935年）
- 加藤由作『被保険利益の構造』（巖松堂，1939年）
- 加藤由作『改訂 海上被保険利益論』（新紀元社，1951年）
- 加藤由作「間接損害填補の理論 附，衝突損害賠償金填補条項の解釈問題」保険学雑誌417号1頁（1962年）
- 加藤由作『英，米保険法における直接損害，間接損害の意義』『創立三十周年記念損害保険論集』1

- 頁（損害保険事業研究所，1965年）
- 加藤由作『海上保険新講』（春秋社，1962年，）
- 金澤理監修『新保険法と保険契約法理の新たな展開』（ぎょうせい，2009年）
- 亀井利明『海上保険総論（改訂初版）』（成山堂，1979年）
- 木村栄一『海上保険』（千倉書房，1978年）
- 木村栄一・大谷孝一訳『テンブルマン海上保険—その理論と実際—第6版』（原著書 R. J. Lambeth, *Templeman on Marine Insurance*, 6th ed., 1986）（損害保険事業総合研究所，2001年）
- 木村栄一・大谷孝一・落合誠一『海上保険の理論と実務』（弘文堂，2011年）
- 小塚莊一郎他訳『ヨーロッパ保険契約法原則』（原著書 Project Group “Restatement of European Insurance Contract Law” *Principles of European Insurance Contract Law (PEICL)*, 2009）（損害保険事業総合研究所，2011年）
- 小町谷操三『海上保険各論 [1～5 巻]』（岩波書店，1966～1968年）
- 勝呂弘『海上保険 [改訂新版]』（春秋社，1955年）
- 洲崎博史「保険代位と利得禁止原則（1）（2・完）」法学論叢129巻1号1頁，3号1頁（1991年）
- 損害保険法制研究会『海上保険契約法改正試案理由書 1995年確定版』（損害保険事業総合研究所，1995年）
- 竹濱修・木下孝治・新井修司編『保険法改正の論点』（法律文化社，2009年）
- 東京海上火災保険株式会社編『損害保険実務講座 4 貨物保険』（有斐閣，1987年）
- 東京海上火災保険株式会社編『損害保険実務講座 5 船舶保険』（有斐閣，1983年）
- 中出哲「イギリス法における保険代位の概念と法律根拠」損害保険研究57巻3号（1995年）
- 中出哲「保険代位制度について —機能面から見た制度の本質—」経済学研究（九州大学）62巻1～6号487頁以下（1996年）
- 中出哲「損害てん補と定額給付は対立概念か」保険学雑誌555号64頁（1996年）
- 中出哲「「損害てん補原則」とは何か」大谷孝一博士古稀記念『保険学保険法学の課題と展望』（成文堂，2011年）423頁
- 中出哲「損害保険における付帯サービスの位置づけ」損害保険研究74巻2号15頁（2012年）
- 中出哲「損害防止費用とは何か—損害防止費用における損害の意味—」保険学雑誌618号97頁（2012年）
- 萩本修編著『一問一答 保険法』（商事法務，2009年）
- 林田桂『船舶保険の理論と実務』（海文堂，1963年）
- 藤岡康宏監訳『ヴァイヤース＝ヴァント 保険契約法』（原著書 Hans-Leo Weyers, Manfred Wandt, *Versicherungsvertragsrecht*, 3 Aufl., 2003）（成文堂，2007年）
- 潘阿憲『保険法概説』（中央経済社，2010年）
- 福田弥夫・古笛恵子編『逐条解説 改正保険法』（ぎょうせい，2008年）
- 藤沢順・小林卓規・横山健一『海上リスクマネジメント（改訂版）』（成山堂書店，2010年）
- 藤田仁『被保険利益 その地位と機能』（成山堂，2010年）
- 藤本幸太郎『新版海上保険』（千倉書房，1962年）
- 松島恵『船舶保険約款研究』（成文堂，1994年）
- 松島恵『海上保険論 [改訂第8版]』（損害保険事業総合研究所，2001年）
- 山下友信『保険法』（有斐閣，2005年）
- 山下友信・竹濱修・洲崎博史・山本哲生『保険法（第3版）』（有斐閣，2010年）
- 横尾登米雄『保険辞典 [改訂新版]』（保険研究所，1978年）

Bennett, Howard, “*The Law of Marine Insurance*”, 2nd. ed., Oxford, 2006.

- Birds, John, "*Birds's Modern Insurance Law*", 8th ed., 2010.
- Clarke, Malcolm A., "*The Law of Insurance Contracts*", 5th ed., London, 2006.
- Dunt, John, "*Marine Cargo Insurance*", London, 2009.
- Gilman, Jonathan *et al.*, "*Arnould's Law of Marine Insurance and Average*", 17th ed., London, 2008.
- Hodges, Susan, "*Law of Marine Insurance*", London, 1996.
- Jervis, Barrie G., "*Reeds Marine Insurance*", London, 2005.
- Legh-Jones, Nicholas, *et al.*, "*MacGillivray on Insurance Law*", 11th ed., London, 2008.
- Lowry, John, *et al.*, "*Insurance Law: Doctrines and Principles*", 3rd., ed., Oxford, 2011.
- McGee, Andrew, "*The Modern Law of Insurance*", 3rd. ed., London, 2011.
- Merkin, Robert, "*Marine Insurance Legislation*", 4th ed., 2010.
- Merkin, Robert, "*Colinvaux's Law of Insurance*", 9th ed., 2010.
- Noussia, Kyriaki, "*The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts A Comparative Approach*", Berlin, 2007.
- O'May, Donald, Hill, Julian, "*Marine Insurance Law and Policy*", London, 1993.
- Project Group Restatement of European Insurance Contract Law, "*Principles of European Insurance Contract Law*", Munich, 2009.
- Rose, F.D., "*Marine Insurance Law and Practice*", 2nd ed., London, 2012.
- Soyer, Barış, ed., "*Reforming Marine and Commercial Insurance Law*", London, 2008.
- Thomas, D. Rhidian, "*The Modern Law of Marine Insurance*", volume 3, London, 2009.